الموانئ الجزائرية
تحول صعب في تسييرها

د/ فاطمة الزهراء محمد الشريف*
المعهد العالي البحري- الجزائر
أ/ فوزية رميني **
جامعة وهران – الجزائر

Abstract: With a state management that lasted since independence of Algeria, ports have suffered the lack of investment and of the abuse on behalf of the national companies, which are the main chargers. In front of this situation authorities have reacted by reforming the harbour legislation, they hope to attract the national private investors and foreigners. This article deals about this evolution.

Key words: Algeria, ports, foreland, hinterland, socialism, economy of ports.

مقدمة:

يبلغ عدد الموانئ التجارية في الجزائر 11 ميناء من الحجم الصغير و المتوسط (انظر الشكل1)، ويصل حجم مبادلاتها الإجمالي إلى130مليون طن. وتخدم 95 % من المبادلات التجارية الخارجية، مما يدل على أهمية الموانئ، كعامل حيوي في الاقتصاد الجزائري.

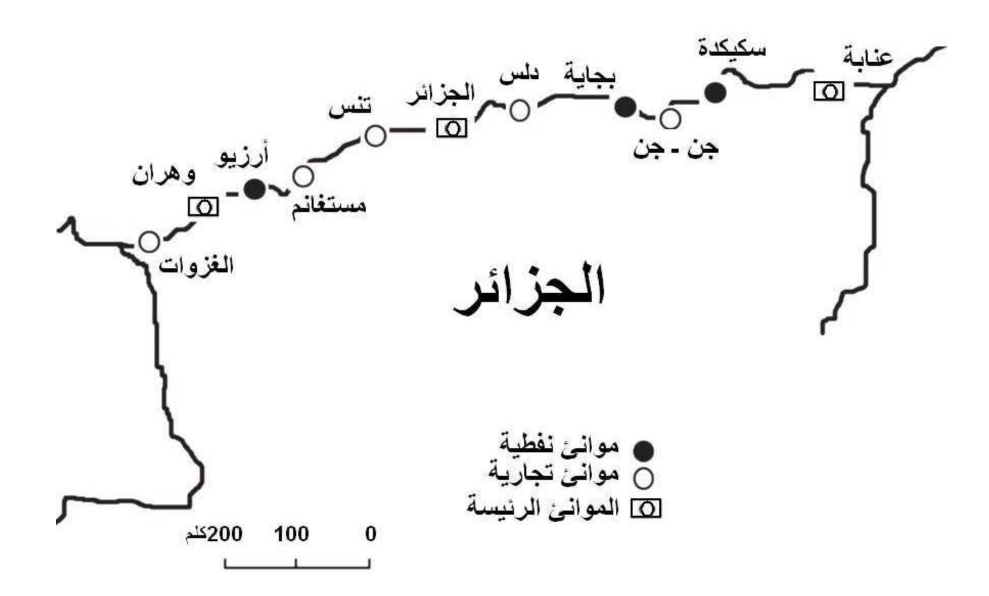
* أستاذة محاضرة بالمعهد العالي البحري- الجزائر .مايل: fzmedcherif31000@yahoo.fr
** أستاذة مساعدة مكلفة بالدروس، كلية علوم الأرض و الجغرافيا و التهيئة العمرانية، جامعة وهران، الجزائر. مايل:f.remini@hotmail.fr

وتهدف هذه الدراسة إلى تحديد دور الموانئ الجزائرية في الحياة الاقتصادية، ومعرفة مستوى أدائها، والذي تتحكم فيه عدة عوامل مترابطة فيما بينها كالبنى التحتية، والتجهيزات والمعدات، ومدى كفاءة الأسطول البحري، وكذا التسيير الإداري. إضافة إلى إلقاء الضوء على الصعوبات والمشاكل التي تعاني منها الموانئ.

واعتبارا من أن الميناء يمثل عقدة في شبكة مكونة من الظهير و الوجهة التصديرية، سنحاول معرفة انعكاسات التسيير الحالي للموانئ على هده المكونات الثلاث.

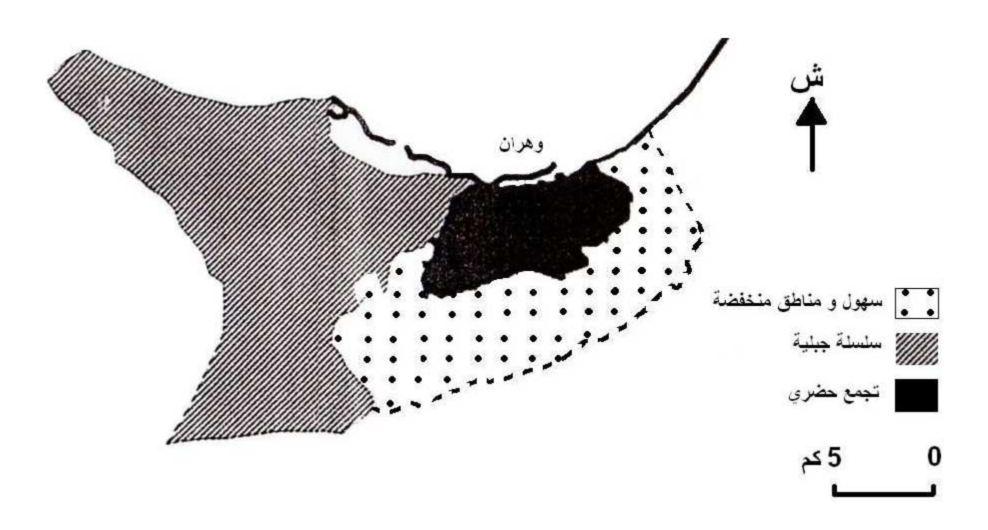
وإذا كانت نشأة الموانئ ترتبط بحتمية الموقع و الموضع، الذي يفترض أن يكون مِؤهلا طبيعيا لاستقبالها، فإن الموانئ الجزائرية، تجمع بينها خاصية جغرافية واحدة، وهي وقوعها في مواضع متشابهة، مكونة أساسا من خليج محمي من الرياح و العواصف الشمالية الغربية السائدة، بواسطة رأس بحري مرتفع، و موجه نحو الشمال أو الشمال الشرقي. كما يوضحه الشكل2 الذي يمثل موضع ميناء وهران. و سمحت هذه المواضع المحمية طبيعيا للموانئ بالقيام بنشاطاتها.

شكل1: خريطة الموانيء التجارية الجزائرية.



SOURCE: Mohamed-chérif F.Z. (2004), L'Activité Portuaire et Maritime de L'Algérie, O. P. U., Alger.

شكل2: موضع ميناء وهران



Source: Marc Cote (1996) L'Algérie Révélée, édition L' Harmattan Paris

أولا- نشاطات الموانئ الجزائرية

1. المبادلات التجارية:يتحدد دور التجارة الخارجية الهام في التنمية الاقتصادية والاجتماعية، من خلال كونه المصدر الرئيس للدخل والعملات الأجنبية، والعامل المنشط للعلاقات الاقتصادية مع العالم الخارجي. ويستدل من خلال الجدول(1) على حجم المبادلات التجارية بالموانئ الجزائرية .

جدول 1: المبادلات التجارية بالموانئ الجزائرية سنة 2007 (الوحدة:مليون طن)

الميناء	الواردات	%	الصـــادرات	%	المجموع
أرزيو	1.00	1.49	66.04	98.51	67.04
سكيكدة	3.11	12.80	21.18	87.20	24.29
بجاية	6.30	42.57	8.5	57.43	14.80
الجزائر/دلس	9.24	82.21	2.00	17.79	11.24
عنابة	3.12	56.22	2.43	43.78	5.55
وهران	3.69	93.42	0.26	6.58	3.95
جن جن	1.23	90.44	0.13	9.56	1.36
مستغانم	0.85	91.40	0.08	8.60	0.93
الغزوات	0.63	88.73	0.08	11.27	0.71
تنس	0.27	64.29	0.15	35.71	0.42
المجمـــــوع	29.44	22.60	100.85	77.40	130.29

المصدر: وزارة النقل(2007)، الدليل الإحصائي .

تتميز المبادلات التجارية المعتمدة على النقل البحري، بعدم التوازن بين الواردات (29 مليون طن) والصادرات (101 مليون طن) و التي تقتصر على المحروقات التي تمثل 96% من حجم صادرات الجزائر. و تستأثر بها الموانئ النفطية المتخصصة (أرزيو ــــ سكيكدة ــــ بجاية).

أما باقي الموانئ، فهي موانئ استيرادية بالدرجة الأولى، إذ تمثل الواردات نسبا مرتفعة تتراوح بين 80 % و93 % من مجمل مبادلاتها، وتمثل المواد الغذائية والمنتوجات الفلاحية ما يقارب نصف حجم الواردات (45.76 %)، أما النسبة الباقية، فهي عبارة عن مواد مصنعة أو نصف مصنعة (منتوجات معدنية عتاد، آلات، منتوجات بترولية) [1]، و بالمقابل

تقتصر باقي الصادرات(دون المحروقات) والتي لا تتجاوز نسبتها 4 % من إجمالي الصادرات الوطنية، على مواد غير مصنعة أو نصف مصنعة.

وهذا يشير من جهة، إلى قصور القاعدة الإنتاجية، ومن جهة ثانية إلى الاختلال في هيكل الاقتصاد الوطني، الذي يعتمد على قطاع إنتاجي تصديري واحد، وهو المحروقات. مع كل ما يترتب على ذلك من نتائج تنعكس على تكلفة النقل البحري. و اعتبارا من أن الوجهة التصديرية تتمثل في دول أوروبا بشكل خاص، فإن انعدام التكافؤ، الذي يميز المبادلات شمال جنوب، يحول دون تحسين مردودية الأسطول البحري الوطني.

2-نقل المسافرين: يعتبر التطور المضطرد و الملحوظ في عدد المسافرين بحرا، عاملا مشجعا للنقل البحري، و ذلك رغم تخفيض عدد التأشيرات الممنوحة (400 ألف مسافر سنويا). وكذا الإجراءات الأخيرة المتخذة من طرف الدولة، و القاضية بمنع استيراد السيارات القديمة (التي عمرها أقل من 3 سنوات)، و الذي كان معمولا به من قبل .

جدول (2):حركة النقل البحري للمسافرين 1990—1995—2000—2005

السنة	عدد المسافرين		
	القادمين	المغادرين	المجموع
1990	215750	159821	375571
1995	191995	91971	283966
2000	312253	275094	587347
2005	448530	399640	848170

المصدر : **الديوان الوطني للإحصائيات(2007): دليل الجزائر الإحصائي. العدد رقم 23 . ص 250 .**

ثم إن عددا كبيرا من المسافرين باتجاه أوروبا، يستعملون الطائرة ذهابا، و الباخرة إيابا .(مما يفسر ارتفاع عدد القادمين قياسا على عدد المغادرين بحرا)، لأنهم في أغلب الأحيان يشترون سيارات من أوروبا.

وتعتبر عملية النقل البحري للمسافرين — و التي تعرف نشاطا مكثفا في فصل الصيف منافسا قويا للنقل الجوي، و يعود ذلك بالدرجة الأولى إلى تكاليف النقل المنخفضة، و قدرة الاستيعاب الكبيرة بالنسبة للباخرة، إذ يفضل المسافرون صيفا (و تحديدا المغتربون العائدون إلى الوطن) الدخول بالسيارات و الأمتعة، خاصة بعد غلق الحدود مع المغرب.

ويستأثر ميناء الجزائر لوحده بنسبة 70 % من نشاط نقل المسافرين، بسبب عدد الرحلات التي يؤمنها (2 في اليوم) .

3. توفير مناصب العمل: توفر الموانئ الجزائرية 14000 منصب عمل مباشر (يمثل العمال المنفذين)، وهذا بالنسبة لمجموع الموانئ الجزائرية. ويستأثر ميناء الجزائر (الذي يعتبر أهم الموانئ) لوحده بـــ 8000 منصب شغل.

وتوظف الأيدي العاملة التي تستقطبها الموانئ في الأنشطة المرافقة لنشاط النقل البحري أصحاب السفن، العاملون بالمخازن والمستودعات ومكاتب العبور، عمال الأرصفة (الحمالون). وكذا العاملين بإدارة الميناء. واعتبارا لعدم وجود ورشات بحرية لبناء السفن، فلا توجد يد عاملة في هدا المجال.

وإذا كانت الموانئ أقطابا تحرض على خلق وظائف، إلا أنها وظائف وثيقة الارتباط بنشاط الميناء نفسه، أي بحجم و قيمة المبادلات التي يقوم بها. فالموانئ البترولية مثلا (أرزيو سكيكدة ـــ بجاية) لا توفر سوى عددا محدودا من مناصب العمل. و مما يلاحظ بالنسبة لمدن الموانئ، أن تركز الوحدات الصناعية الجزائرية بالسواحل، جعل منها أقطابا تنموية حقيقية، وكرس بالتالي" القطبية الساحلية" الموروثة عن العهد الاستعماري. إلا أن الدولة لم تعمل على تطوير السياحة بهذه المدن الساحلية (سياحة الشواطئ)، و لم تول الأهمية اللازمة لهذا القطاع الذي عانى من الإهمال، والذي يشكل مصدرا خلاقا لمناصب الشغل، ويعود بفائدة كبرى على الاقتصاد الوطني . و يبقى النشاط الوحيد الذي يحرك هذه المدن هو نشاط موانئها.

ثانيا - مشاكل الموانئ الجزائرية

ركزت الجزائر استثماراتها في الموانئ النفطية، و هي موانئ متخصصة،لا تخدم إلا قطاعا محددا من اقتصاد الدولة. أما باقي الموانئ التجارية، فبقيت تشكو من تأخر كبير، وتعاني من مشاكل عدة:

1.موانئ من الجيل الأول: الموانئ الجزائرية قديمة (من الجيل الأول)، وهي بالتالي لا تمثل سوى نقاط "انقطاع الحمولة " تنتهي عندها حمولة المواد المعدة للشحن أو التفريغ.

ولقد اكتفت السلطات العمومية في الجزائر، بتسيير هذا الإرث الذي يعود إلى الفترة الاستعمارية، دون إدخال أية تعديلات عليها، أو على بنيتها التي تتكون بشكل عام من أحواض صغيرة وضيقة، وسقائف ومخازن قريبة من بعضها، وأرصفة تفصل بينها حواجز ضيقة. وإذا لم تكن هذه المواصفات تطرح أية مشاكل في الماضي بالنسبة لخدمة المبادلات ـــ

عندما كانت السفن أصغر، وطريقة شحن البضائع أبسط ـــ فإنها اليوم لم تعد تتماشى والمتطلبات المستجدة والناجمة عن التطور الكبير الذي شهده مجال النقل البحري . فالسفن أصبحت أكبر، وبمواصفات عالمية محددة. وهذا ما حتم على المتعاملين مع الموانئ الجزائرية استخدام السفن الصغيرة (60% منها تتراوح حمولتها بين2000 و10.000 طن) وزن ثقيل . وهي بالتالي سفن غير اقتصادية، إذ أنها تحول دون استفادة المصدرين الجزائريين من الفرص التي تقدمها موانئ الشحن، حيث تفرض عليهم أسعار شحن مرتفعة. أما بالنسبة للعمق النظري في الموانئ الجزائرية، فإنه يتقلص باستمرار بسبب تكدس الطمي والرمال نتيجة لعدم تعرضها لعمليات التطهير و الكسح منذ 20 سنة. مما يؤثر على عملية رسو السفن بها . وقد تضطر السفن الكبيرة الحمولة و التي لا تتمكن من الرسو في ميناء ما بسبب صغر الغاطس إلى أن تحول وجهتها نحو موانئ أخرى، حيث تفرغ جزءا من حمولتها لتخفيف الوزن، قبل أن تعود إلى الميناء الأصلي . مع ما يترتب على ذلك من مشاكل (وقت وعمل إضافيين، وتكاليف إضافية كذلك).

2. نقص في التجهيزات والآليات: وتعاني الموانئ من جهة أخرى، من نقص كبير في الآليات الثقيلة، وميناء الجزائر هو الوحيد الذي يتوفر على رافعة ذاتية الحركة (قوتها 300 طن) .

ومع أن الجزائر تصنف ضمن أكبر الدول المستوردة للحبوب (الخامسة عالميا إذ تستورد ما يقارب 6 مليون طن سنويا). فإن ميناء الجزائر العاصمة هو الوحيد الذي يشتمل على أكبر مركز خاص بالحبوب (سعته 30.000 طن)، ويعتبر غير كافي، و هذا مما يضطرـــ من جهة ـــ السفن ناقلات الحبوب إلى الانتظار لمدة تتعدى المقاييس المعمول بها دوليا (تبلغ مدة التوقف في الميناء بالنسبة لهذه السفن 16 يوما). و يفرض من جهة أخرى على المكلفين بالنقل، تعبئة الحبوب في أكياس، وهي عملية مكلفة، إذا ما قورنت بترك الحبوب على شكل بضائع صب.

أما ميناء وهران، فإن سعة صومعة الحبوب به لا تتجاوز 3000 طن، ناهيك عن استعمال وسائل تقليدية في عملية التخزين، وكذا تفريغ الحبوب، مما يؤدي إلى ضياع كميات معتبرة منه.

3.ارتفاع في عدد العمال: وتعرف الموانئ الجزائرية فائضا في عدد العمال، مما يقتضي اتخاذ إجراءات ترمي إلى تحويل جزء منهم نحو وظائف أخرى، أو منحهم التقاعد المسبق أو دفع

تعويضات لهم. وتبقى هذه المشكلة شائكة بالنسبة لدولة في طريق النمو تستفحل فيها البطالة.

4 . تأخر في عملية تداول الحاويات: لقد أصبح التوجه لاستعمال الحاويات في نقل البضائع عاما. وما فتئت معدلات النقل بالحاويات ترتفع بشكل كبير ومتسارع.

وتحاول الموانئ الجزائرية تطوير هذه العملية، ففي ميناء وهران(على سبيل المثال) ارتفعت نسبة التعامل بالحاويات من 9,42 % في سنة 1994 إلى 35,09 % في سنة 2004 ، وتبلغ حاليا 37,15 % (في نهاية سنة 2008)[2] .

ومع ذلك يمكن القول أن الموانئ الجزائرية لا زالت تسجل تأخرا واضحا في هذا المجال، على اعتبار أن المعدل العالمي لتداول الحاويات يصل إلى 62 %.

ويتم العمل حاليا في هذا الاتجاه، بغرض توفير مساحات إضافية تستعمل كمحطات للحاويات.

فبالنسبة لميناء وهران، تمت توسعته من الناحية الشرقية، بإضافة 12 هكتار إلى المساحة الأصلية المخصصة للحاويات و التي تبلغ 11هكتار . و برمجة مشروع آخر يقضي بإضافة 30 هكتار أخرى .مما سيرفع المساحة المخصصة لاستقبال الحاويات إلى 53 هكتار.

أما بالنسبة لميناء الجزائر العاصمة، وبهدف تخفيف الضغط عنه، فلقد تم إنشاء ميناء جاف مخصص لاستقبال الحاويات في الرويبة بضواحي العاصمة.

5.انخفاض معدلات أداء الموانئ: والذي يساهم فيه بشكل كبير، توقف أنشطتها ليلا. وخاصة ما يتعلق بمناولة السلع و البضائع.

6. طول الإجراءات الإدارية: وتتمثل في الإجراءات المتعلقة بتفريغ البضائع تحديدا، وما يتبعها من إجراءات الحجر الزراعي، فالحجر البيطري، ثم إجراءات الرسوم الجمركية ..إلخ.

7. سوء توزيع المهام بين الموانئ: ومن جهة أخرى يوجد توزيع سيء للمهام المنوطة بكل ميناء، فميناء الجزائر العاصمة مثلا وهو أهم ميناء على المستوى الوطني يحتكر جل المبادلات (أكثر من 60% من المبادلات التجارية الخارجية).

وهذا على حساب باقي الموانئ الثانوية التي يبقى دورها محصورا في أقاليمها. فالوزن الكبير الذي يحضى به ميناء الجزائر العاصمة ليس إلا انعكاسا لسياسة المركزية التي تنتهجها الدولة. فهو يهيمن على الإقليم و على باقي الموانئ الثانوية، وهذا يعني عدم أخذ مفهوم

التهيئة القطرية بعين الاعتبار من طرف المخططين. ثم إن احتكاره الكبير للمبادلات التجارية، يجعله يعاني من الاختناق والتكدس.

8. اختناق الموانئ: لعل من بين الأسباب الرئيسة التي تزيد من حدة اختناق الموانئ، وتكدس البضائع بها ما يلي:

- عدم وجود خطة منسقة لتوقيت الاستيراد لدى بعض الهيئات المستوردة مما يؤدي إلى وصول كميات كبيرة من السلع و المعدات المستوردة، من طرف هيئات مختلفة في وقت واحد.
- أو عندما يرتفع معدل استيراد مادة معينة بسبب انخفاض أسعارها في الأسواق العالمية.كما حدث في الفترة الأخيرة (الأشهر الأولى من سنة 2009) بالنسبة للحديد الذي شهدت عملية استيراده ارتفاعا كبيرا نتيجة انخفاض سعره و بالفعل، لم يسبق لميناء الجزائر العاصمة أن كان مختنقا كما هو الحال في الأشهر الأخيرة، فقد بلغ عدد السفن التي بقيت في عرض البحر تنتظر الإذن بالرسو في الميناء لتفريغ حمولتها 34سفينة وهذا في يوم واحد (6/ 4 /2009). مع ما يترتب على ذلك من خسائر، إذا علمنا أن كل سفينة تنتظر في عرض البحر دورها لدخول الميناء، تكلف الخزينة العمومية ما بين 5000- 20.000 دولار في اليوم.

9. تواجد الموانئ داخل النسيج الحضري: مشكلة أخرى تواجه الموانئ الجزائرية هي تواجدها داخل النسيج الحضري، مما يترتب عليه ضعف كفاءة الطرق التي تربطها بالداخل فميناء العاصمة مثلا، تنتهي منافذ الخروج منه في محور المواصلات الرئيس بالمدينة والمزدحم بالحركة.

ولا يعتبر ميناء وهران أسعد حظا، فوجوده في موضع محاصر بالمدينة وبالجروف الساحلية، يجعل عملية الحركة منه وإليه من الصعوبة بمكان. وهو فوق ذلك لا يشتمل إلا على منفذ واحد فقط، مخصص لسحب البضائع بالشاحنات وعلى خط للسكة الحديدية يعود إلى الفترة الاستعمارية، إلا أنه غير مستغل...! ومع أنه أرخص وسائل النقل البري، فإن مساهمته في عملية سحب البضائع من الميناء بقيت متواضعة، بل وفي تراجع ملحوظ من 23,48% سنة 1993، إلى 1,57 %سنة 2001، إلى أن توقف العمل به تماما منذ سنة 2004 واقتصرت عملية سحب البضائع من الميناء على الشاحنات فقط.

وتقدر توقعات مؤسسة ميناء وهران تدفق النقل بالشاحنات في الميناء بما يعادل 5 ملايين طن في أفق سنة 2013. ويؤكد المسئولون بميناء وهران أن هذه التقديرات تبقى دون

الواقع. حيث أن الكميات الفعلية المسجلة في سنة2008 و البالغة 5.612.000 طن فاقت تقديراتهم لسنة 2013 ......![3]

10. ضعف استغلال عملية المساحلة: لا يتم استغلال عملية المساحلة (أو الملاحة الساحلية) بشكل جيد ومكثف. مع أنه بإمكان هذه الوسيلة ــ والتي تؤمن النقل بين الموانئ الوطنية ــ أن تساهم في تخفيف الضغط عن شبكة النقل البري، التي تعاني هي الأخرى من نقائص كثيرة، وذلك بإدماجها في السلسلة اللوجستية للنقل.

مع ملاحظة عدم وجود هيئات أو مكاتب محلية على مستوى مختلف الأقاليم بالوطن لتحسيس المتعاملين، وإعلامهم بالفوائد التي تعود عليهم من وراء التعامل بالمساحلة.

ثالثا– فشل نموذج التسيير المركزي للدولة

تبنت الجزائر منذ استقلالها سياسة المركزية في تسيير اقتصادها (من طرف الدولة). وهذا ما لم يسمح للقانون الصادر في سنة 1962، والقاضي باستقلالية بعض الموانئ الجزائرية بالاستمرارية. لأن استقلالية الموانئ تفترض خلق التنافس بينها، وهذا ما لا يتفق مع النهج الاشتراكي الذي يقضي بأن تسيير الموانئ يجب أن يكون من طرف الدولة. وتم ذلك بواسطة هيئتين تابعتين لها وهما : الديوان الوطني للموانئ (الذي أسندت له مهمة تسيير كل الموانئ الجزائرية) والشركة الوطنية الجزائرية للملاحة (التي تشرف على النقل البحري) وابتداء من هذه الفترة، ظهرت عدم كفاءة الدولة في تسييرها، والتي تجلت على عدة مستويات:

- ظهور مشاكل عدة ناتجة عن انعدام التنسيق بين المتعاملين الذين يمارسون نشاطاتهم على مستوى الموانئ، و التابعين إلى وزارات مختلفة.
- ثم إن تسيير كل الموانئ من طرف مؤسسة واحدة، لا يأخذ بعين الاعتبار خصوصيات كل ميناء. فالرسوم واحدة بالنسبة لكل الموانئ، وهذا في غير صالح الموانئ الصغيرة التي لا تستطيع تبني سياسة تجارية تنافسية، ونذكر على سبيل المثال أن الدولة هي التي تحدد التعريفة الخاصة بعملية الإرشاد الملاحي في الموانئ الجزائرية، مع أنه من المفروض أن تحدد من طرف إدارة الميناء نفسه، وذلك تبعا لحجم النشاط الذي يقوم به هذا الميناء.

كما أن تبني سياسة الاقتصاد الاشتراكي، أدى إلى حتمية التعامل مع الشركات الوطنية، والتي نظرا لضخامتها كانت تشكل " دولة داخل الدولة ". ولا زال بعضها كذلك، رغم انفتاح الاقتصاد الجزائري على الاقتصاد الليبرالي، فهي تعتبر أرصفة الموانئ مستودعات لها بأرخص الأسعار، لذا فإنها تتباطأ في عملية سحب بضائعها من الأرصفة، وتبقى في الميناء لمدة أطول من المدة المسموح بها. ففي ميناء وهران يوجد حاليا أكثر من 100 حاوية معبأة

بقطع غيار وبمواد غذائية تحت الحجز منذ أكثر من شهر، بسبب خلاف بين أصحاب البضائع ومصلحة الجمارك. وفي مثل هذه الحالات فإن مدير الميناء نفسه لا يملك السلطة للإفراج عن هذه الحاويات.

ويظهر تقصير بعض المسئولين في الموانئ الجزائرية حتى في معاملاتهم مع المتعاملين الأجانب، والأمثلة على ذلك عديدة و منها:

- التصريح بضياع العديد من الحاويات.
- وكذا المحاباة، أو التمييز في المعاملة، إذ تعطى الأسبقية في الرسو للسفن الجزائرية.
- أما أصحاب السفن العاملة على الخطوط البحرية النظامية، فليس بإمكانهم ضمان تاريخ الوصول إلى الموانئ الأوروبية، لأن مدة الرسو بالموانئ الجزائرية يصعب توقعها.

وبالنسبة لعملية استثمار الموانئ، والتي تتطلب تكاليف باهظة، فيفترض أن تتم في الإطار العام لتخطيط الموانئ. ومن المؤسف حقا ملاحظة أن السلطات العمومية لم تنجح في تشكيل هيئة واحدة تشرف على عملية التخطيط هذه. بل أسندت صلاحيات تخطيط الموانئ الجزائرية إلى عدة هيئات تابعة لوزارة الأشغال العمومية أو وزارة النقل أو وزارة التجهيز، وبقيت الهيئة المعنية بالدرجة الأولى بهذه العملية وهي إدارة الموانئ على الهامش.

فسياسة تخطيط الموانئ إذن تتسم بالمركزية المفرطة، و التي عانت منها كثيرا المشاريع الاستثمارية بالموانئ، بسبب بطء الإجراءات الإدارية التي تستغرق في بعض الحالات سنوات عدة، قبل الحصول على رخصة بدء الإنجاز.

ثم إن انعدام التنسيق بين مختلف الفاعلين في قطاع الموانئ، ينعكس على نوعية القرارات المتخذة في الميدان. كما هو الحال بالنسبة لميناء جن جن (انظر الخريطة)، فبدلا من تهيئته وتحديث منشآته، قررت السلطات العمومية بناء ميناء جديد (جن جن الجديد) غير بعيد عن مينائي بجاية وجيجل، كان من المفروض أن يخدم مشروع مصنع الحديد والصلب بميلة. علما بأن الديون المقدرة بـــ 400 مليار دينار، والتي خصصت لبناء هذا الميناء لم يتم تسديدها بعد. وإذا كانت رياح الليبرالية قد بدأت تهب على الجزائر، فإن قطاع الموانئ لا زال يعاني. مع أنه يمثل قطاعا استراتيجيا بالنسبة للمبادلات التجارية الوطنية، وعاملا حيويا بالنسبة للاقتصاد الجزائري.

رابعا–التغييرات الطارئة على تسيير الموانئ

أصبحت السلطات العمومية في الجزائر واعية بضرورة إعادة تنظيم هذا القطاع الحيوي بالنسبة للوطن، وارتأت خوصصة النشاطات التجارية للموانئ، واضعة بذلك حدا

لتسيير الدولة لهذا القطاع والذي دام 45 سنة. وذلك من خلال المرسوم الصادر بتاريخ 16 و2006/4/17، والقاضي بخوصصة كل الموانئ الجزائرية، باستثناء الموانئ البترولية (أرزيو, سكيكدة وبجاية) التي ستمنح للشركة الوطنية للمحروقات (سوناطراك).

وتأمل الدولة الجزائرية من خلال هذه الخوصصة الجزئية للموانئ، الحصول على فعاليتها، والرفع من إمكانياتها التجهيزية. غير أن هذا الإجراء التعديلي يجب أن يكمل بإجراء تعديلي لاحق، يخول للمستثمر التمتع بحقوق الملكية.

ورغم أن هذه السياسة الجديدة في تسيير الموانئ الجزائرية تتماشى مع التحولات الجديدة التي طرأت على الاقتصاد العالمي، إلا أن الجزائر تسجل تأخرا في هذه الحركة الكبرى وهي الخوصصة والتي مست العديد من الموانئ في الدول السائرة في طريق النمو، فالمغرب مثلا خوصص العمالة اليدوية في الموانئ منذ سنة 1990، وكانت النتيجة أن تضاعفت الإنتاجية بالنسبة لعملية تفريغ البضائع. وسيفتح هذا التغيير الكبير في القوانين المتعلقة بالموانئ المجال أمام المؤسسات العمومية والخاصة، التي ترغب في النشاط في قطاع الموانئ .

وتستدعي عملية إعادة تأهيل الموانئ الاعتماد على قاعدة عمالية متماسكة، إلا أن الأمر ليس كذلك بالنسبة للموانئ الجزائرية، حيث طالبت نقابة العمال بإلغاء مرسوم خوصصة الموانئ. وشن عمال الموانئ إضرابا يوم 22/ 5/ 2006، شل حركة الموانئ، وكلف الخزينة العمومية خسائر مقدرة ب 26 مليار سنتيم. ففي ميناء العاصمة بقيت 48 سفينة محصورة في الأرصفة، دون أن تتمكن من تفريغ حمولتها. و 5 سفن أخرى تنتظر في عرض البحر. وتتراوح الخسائر الناجمة عن ذلك بين 14 و 15 مليار سنتيم عن كل يوم بالنسبة لميناء العاصمة. أما بالنسبة لميناء وهران فبلغ عدد السفن المحصورة في الأرصفة 15 سفينة و5 سفن أخرى تنتظر في عرض البحر مما تسبب في خسائر مقدرة بمليار سنتيم. ويعتبر قطاع النقل أحد القطاعات المقترحة في مجال الشراكة، ولقد تم بالفعل وفي إطار التعاون بين الجزائر وفرنسا إنجاز مترو الجزائر العاصمة، الذي أسند إلى شركات مقاولة فرنسية. وكذا بالنسبة لتزويد شبكة السكة الحديدية بالكهرباء، وتسيير مطار الجزائر الجديد. وبلغ الغلاف المالي المخصص للمخطط الخماسي(2005 ــ 2009) 55 مليار دولار، منها 10 مليار دولار لقطاع النقل. مما قد يسمح للموانئ الجزائرية باستدراك التأخير المتراكم منذ الاستقلال.

النتائج والتوصيات

يمكن حصر أهم النتائج في :

- استحواذ الموانئ الجزائرية على 95 % من حجم المبادلات التجارية الخارجية.
- انخفاض الطاقة الاستيعابية للموانئ التجارية.
- تدني كفاءة الأسطول البحري التجاري، و صغر أحجام السفن.
- نقص في التجهيزات والآليات.
- احتكار ميناء الجزائر العاصمة لأكثر من 60 % من المبادلات التجارية الخارجية.
- احتكار الدولة لتسيير الموانئ، وما ترتب على ذلك من مشاكل جانبية عديدة، كبطء المعاملات وسيطرة الروتين عليها، وتكدس المخازن واستغلالها اللامشروع من طرف بعض الشركات العمومية.
- فالموانئ الجزائرية تشكل إذن نقط اختناق، بسبب رداءة منشآتها، وضعف الاستثمارات العمومية بها، والفوضى والعشوائية التي تميزها. بحيث أظهر تسيير الدولة لها، والذي احتكر نشاطاتها بالقانون وبالممارسات، محدوديته.
- وأمام هذه الوضعية، أصبحت إعادة النظر في تنظيم وتسيير الموانئ ضرورة ملحة.
- واستنادا إلى النتائج السابقة، يمكن تقديم بعض الاقتراحات التي تسهم ـــ إن أخذت بعين الاعتبار ـــ في الارتقاء بالموانئ الوطنية إلى مصاف الموانئ المتطورة:
- إجراء تعديلات وإصلاحات على الهياكل الحالية للموانئ، تواكب التطورات الحاصلة في مجال النقل البحري. خاصة منها التجهيزات والآليات الثقيلة، وكذا المساحات التي تسمح بتداول الحاويات.
- رفع الطاقة التشغيلية للموانئ باستمرار نشاطها، و عدم توقف العمل بها ليلا.
- الحد من الإجراءات البيروقراطية التي تميز المعاملات الإدارية، مع التأكيد على إدخال قاعدة معلوماتية في تسيير المبادلات التجارية تحديدا، مع ما يتطلب ذلك من توظيف إطارات مؤهلة في الميدان.
- الرفع من كفاءة الطرق التي تخدم الموانئ. ومن بين الحلول المقترحة بالنسبة لميناء العاصمة، إنشاء خط مواصلات إضافي يحيط بالمدينة، وذلك بغرض اجتناب المرور بوسطها (إلا أنها عملية مكلفة).

وبالنسبة لميناء وهران، الإسراع بإضافة منفذ ثاني يؤدي إلى الطريق الذي سيتم إنجازه أسفل الجروف الساحلية شرق الميناء، ليتصل بالطريق السيار المحيط بمدينة وهران، مما سيجنب الشاحنات المرور بالمدينة، التي تعاني هي الأخرى من اختناقات مرورية حادة. و كذا الإسراع بتهيئة خط السكة الحديدية الموجود بالميناء، و تجديد العربات بغية إعادة تشغيله. و لا شك أن استغلال هذا الخط بشكل فعال، سيساعد على انسيابية حركة البضائع من الميناء بتكاليف أقل، مما يخفف من اختناق الميناء الذي يستقطب لوحده67% من مبادلات الغرب الجزائري.

- إعادة النظر في توزيع المهام بين الموانئ، مما يساهم في التخفيف من اختناقها، خاصة منها الموانئ الكبرى كميناء الجزائر، و من بين الحلول المقترحة بالنسبة لهذا الميناء، إعادة الاعتبار للموانئ الثانوية كمينائي (تنس و دلس)، و منحهما الفرصة لخدمة ظهيريهما بشكل أكبر.

- كذلك الشأن بالنسبة لميناء وهران الذي يستدعي إعادة النظر في توزيع المهام بينه وبين ميناء مستغانم القريب منه. بل و إعادة الاعتبار إلى الموانئ الصغيرة (مثل ميناء الغزوات)، أو حتى موانئ الصيد الصغيرة، مثل ميناء بني صاف الواقع غرب مدينة وهران، الذي كان عند نشأته ميناء تجاريا، ثم تحول إلى ميناء للصيد بعد أن تقلص ظهيره نتيجة لنضوب خامات الحديد في المنطقة.

غير أن التحولات الهامة التي بدأ يشهدها هذا الظهير مؤخرا (مشاريع اقتصادية ووحدات صناعية) مع ما يرافقها بالضرورة من هيئات إدارية ومكاتب معاملات ...إلخ باتت تتطلب توزيعا جديدا للمهام المنوطة بالموانئ، وذلك بإعادة النظر في الوظائف التي تؤديها الموانئ الصغيرة حاليا، و التي بإمكانها الإسهام في خدمة وتطوير مجالها الجهوي والمحلي.

- عدم الإعتماد الكلي في المبادلات البحرية على الموانئ الجزائرية، إذ أنه بالإمكان خدمة العديد من المناطق في الوطن بتكاليف أقل، من طرف موانئ الدول المجاورة (تونس الدار البيضاء).

- تفعيل عملية المساحلة، فعلاوة على المزايا الاقتصادية للنقل المائي، فإنها في نفس الوقت وسيلة لتحريك عجلة النشاط بالموانئ الصغيرة. وتعتبر في بلد تتباين فيه الوظائف الاقتصادية للأقاليم من زراعية إلى صناعية،حلا استراتيجيا لربط هذه الأقاليم وتنشيط الدورة الاقتصادية الداخلية.

الهوامش:

(1)ـــ الديوان الوطني للإحصاء (2007) . المجموعة الإحصائية السنوية للجزائر، العدد 23 ص252
(2)ـــ مؤسسة ميناء وهران . دراسة ميدانية، أبريل 2009 .
(3) ـــ يومية الوطن الصادرة بتاريخ 7 / 4 / 2009، ص 7 .

المراجع:

ـــ السيد محمد عبد الجليل(2001)، " التطور التكنولوجي في صناعة النقل البحري، مجلة الأكاديمية العربية للعلوم و التكنولوجيا و النقل البحري، مجلد 26 العدد52 .

ـــمحمد خميس الزوكة(2003)، " جغرافية النقل" دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية.

ـــ فوزية رميني (1977)." ميناء بني صاف : نشاطاته و علاقاته مع الظهير"، رسالة لنيل شهادة الدراسات المعمقة، جامعة الجزائر.

ـــ يومية الخبر الصادرة بتاريخ 22 / 5 / 2006 . ص 2 .

- Côte M (1996), « *L'Algérie* », ed.Masson Paris .
- Mohamed – Chérif F Z (2008), "La Situation Actuelle des Ports Algériens", Bulletin de Géographie, Association des géographes français, Paris.
- Mohamed- Chérif F-Z (2002), «*Transport Maritime Algérien : Bilan et Perspectives* » *Revue Transports* n° 416 Paris.
- Mohamed- Chérif F-Z. (2004), « L'Activité *Portuaire et Maritime de l'Algérie* » OPU, Alger.
- Touret P (2005) « *Les Ports et les Armements du Maghreb* », Note de Synthèse numéro 80, ISEMAR, Paris.
- *« Entre le Financement Public et Privé des Ports, Modèle de Financement des Ports* » (2006), Journal International des Transports, numéro 17, Paris.
- *« Ports du Maghreb : Rouliers Contre Conteneurs* », (2006), Journal de le Marine Marchande, numéro 4501, Paris.
- « *CMA CGM au Maghreb* », (2006), Journal de La Marine Marchande, numéro 4501, Paris.
- « *Transports* » (2006), Revue Le Phare, Ministère des Transports, Alger.